एकलव्यः एक परिचय

एकलव्य एक स्वैच्छिक संस्था है जो पिछले कई वर्षों से शिक्षा एवं जनविज्ञान के क्षेत्र में काम कर रही है। एकलव्य की गतिविधियाँ स्कूल में व स्कूल के बाहर दोनों क्षेत्रों में हैं।
एकलव्य का मुख्य उद्देश्य ऐसी शिक्षा का विकास करना है जो बच्चे से व उसके पर्यावरण से जुड़ी हो; जो खेल, गतिविधि व सृजनात्मक पहलुओं पर आधारित हो। अपने काम के दौरान हमने पाया है कि स्कूली प्रयास तभी सार्थक हो सकते हैं जब बच्चों को स्कूली समय के बाद, स्कूल से बाहर और घर में भी, रचनात्मक गतिविधियों के साधन उपलब्ध हों। किताबें तथा पत्रिकाएँ इन साधनों का एक अहम हिस्सा हैं।
पिछले कुछ वर्षों में हमने अपने काम का विस्तार प्रकाशन के क्षेत्र में भी किया है। बच्चों की पत्रिका *चकमक* के अलावा *स्रोत* (विज्ञान एवं टेक्नॉलॉजी फीचर्स) तथा *शैक्षणिक संदर्भ* (शैक्षिक पत्रिका) हमारे नियमित प्रकाशन हैं। शिक्षा, जनविज्ञान एवं बच्चों के लिए सृजनात्मक गतिविधियों के अलावा विकास के व्यापक मुद्दों से जुड़ी किताबें, पुस्तिकाएँ, सामग्रियाँ आदि भी एकलव्य ने विकसित एवं प्रकाशित की हैं।
वर्तमान में एकलव्य मध्य प्रदेश में भोपाल, होशंगाबाद, पिपरिया, तामिया, हरदा, देवास, इन्दौर व शाहपुर (बैतूल) में स्थित कार्यालयों के माध्यम से कार्यरत है।

7 788187 171331

एकलव्य

मूल्य ₹ 5.00

एकलव्य

इतिहास क्या है?

सम्राट अशोक की सड़क

चित्रः अनिमेष पाठक, भोपाल

सन् 83 का युद्ध

उस महल में क्या सपना है
उस तोप में लगा बारूद है
उस किले का क्या नक्शा है

उस गद्दी पर कौन विराजमान है
उस लड़ाई में कौन हारा है
राजघरानों का क्या मीनमेख करें
ज़मींदारों पर क्या लेख लिखें

देखो, राजा के सिक्के मिले
देखो, बादशाह ने कानून गढ़े

किसी ने मुकुट के लिए साज़िश
रची और किसी ने बनवाई सड़क
किसी ने राजनीतिक शादी रची
और किसी ने करवाए यज्ञ

राजा के नाम समय को बाँटा
राजा के काम का इतिहास रचा

भई, सड़क पर क्या घटा?

❑ सुष्मिता बनर्जी

3

इतिहास क्या है?

सम्राट अशोक की सड़क

एक दिन मैं अपने कन्धे पर झोला लटकाकर एक किताब पढ़ते हुए शहर को जाने वाली सड़क पर चला जा रहा था। किताब थी इतिहास की। जिस अध्याय को मैं पढ़ रहा था उसमें सम्राट अशोक द्वारा किए गए कार्यों की तालिका थी। अशोक ने युद्ध करना छोड़ दिया, अहिंसा का रास्ता अपनाया, अपनी प्रजा के दुख दूर करने के लिए अनेक काम किए। अशोक ने लम्बी सड़कें बनवाईं जिनके दोनों ओर छायादार पेड़ लगवाए, हर कोस पर एक कुआँ भी खुदवाया। मैं किताब पढ़ने में मगन था कि तभी एक ट्रक बड़ी तेज़ी से आया और मैं मारे डर के सड़क के नीचे उतर गया। थोड़ी देर बाद मैंने अपने मन से पूछा – अरे सवालीराम! तेरे पैर के नीचे क्या है? मन से आवाज़ आई – तेरे पैर के नीचे तो चप्पल है और उसके नीचे सड़क।

मैंने कहा – अरे भाई, कहीं यह वही सड़क तो नहीं जिसे सम्राट अशोक ने बनवाया था?

मन ने उत्तर दिया – इतिहास की किताब पढ़-पढ़कर तेरे दिमाग को क्या हो गया है? तेरे परदादा कौन महान सज्जन थे कि सम्राट अशोक उनसे मिलने आते और तेरे गाँव तक सड़क बिछवाते? यह सड़क तो तेरी शादी से तीन साल पहले ही बनी थी। याद नहीं कमिश्नर साहब ने कैसी धूमधाम से इसकी शुरुआत की थी? उससे पहले इस इलाके में सड़क थी ही कहाँ? और सम्राट अशोक के ज़माने में ऐसा तारकोल और रोड-रोलर ही कहाँ थे कि ऐसी सड़क बने।

मुझे याद आया कि कुछ साल पहले गाँव से शहर की ओर एक कच्ची सड़क जाती थी। वैसे हम तो खेतों में से होकर पगडण्डी पर पैदल चले जाते थे। जब कभी मण्डी में कुछ बेचने या खरीदने जाना होता था तो बैलगाड़ी में बैठकर उसी कच्ची सड़क से जाते थे।

मैं सोचने लगा। यह सड़क ही क्यों पक्की हुई? और तमाम सड़कें क्यों कच्ची रह गईं? एक सड़क को पक्की कराने का क्या मतलब है? इससे कैसे और किसको फायदा मिलता है? इससे फायदा उठाने के लिए क्या करना पड़ता है? सड़क को पक्की करने के लिए किन-किन चीज़ों की ज़रूरत होती है? कितने लोगों को काम करना पड़ेगा? इसमें खर्च

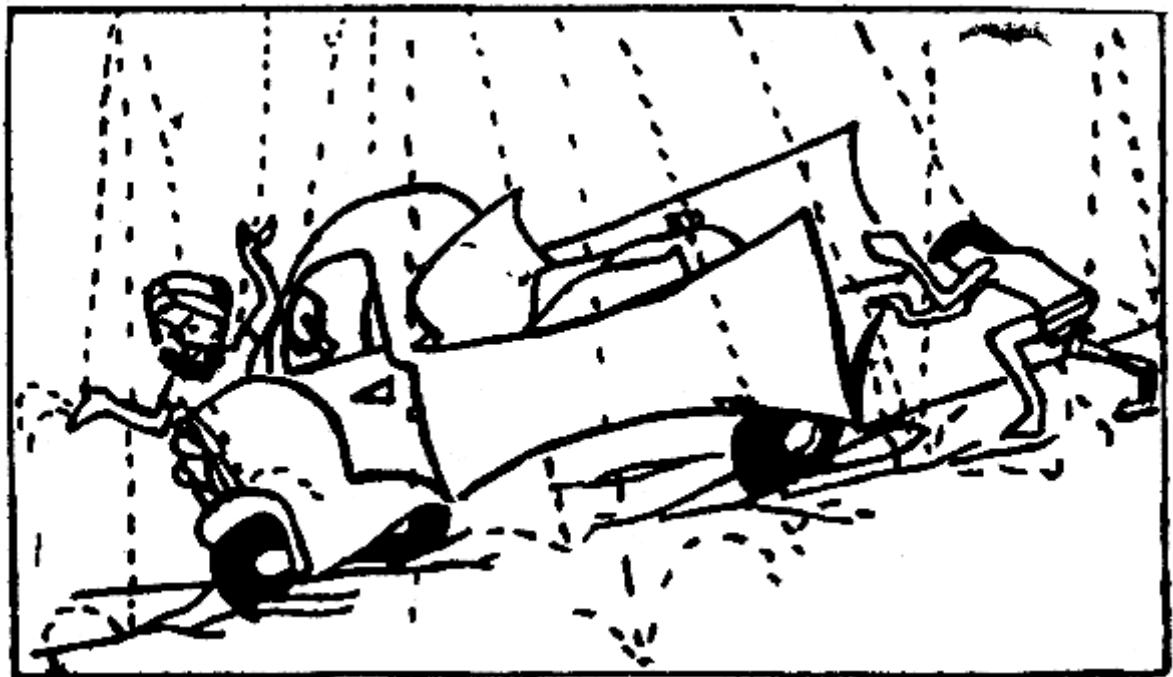
कितना होगा? अगर सड़क कच्ची ही रहती तो क्या होता? इसके पक्के होने से क्या परिवर्तन हुए हैं? कच्ची सड़क किसने बनवाई होगी और कब? सड़कें कितने किस्म की होती हैं और उनमें क्या अन्तर होता है? कौन यह निर्णय लेता है कि किस सड़क को कब पक्का करना होगा? वह कैसे यह निर्णय लेता है?

मेरे मन में इतने सवाल उठ गए कि मैं परेशान हो गया। सड़क को देखकर डर-सा लगने लगा। ऐसा लगा कि यह सड़क एक बड़ा सवाल बन गई है और जब तक मैं इन सवालों के जवाब न ढूँढ लूँ तब तक मुझे आगे नहीं जाने देगी। मैं रुक गया और सड़क से हटकर एक पेड़ की छाया में बैठ गया और तमाम सवालों को अपनी कॉपी में लिख लिया। सोचने लगा कि इनका जवाब कहाँ से ढूँढूँ? इतने में शहर की ओर जाने वाली एक बस दिखाई दी। मैं दौड़कर सड़क पर पहुँचा और बस को हाथ दिया। बस रुक गई। मैं उसमें चढ़ा और कोई बीस मिनट में ही शहर पहुँच गया।

शहर पहुँचकर याद आया कि पीडब्ल्यूडी वाले ही सड़क बनाते हैं। उनसे जाकर क्यों न पूछूँ? वहाँ जाकर पता चला कि एक साहब बैठते हैं जो सड़क निर्माण कार्य को देखते

हैं? मैं उनके कमरे में चला गया। उन्होंने मुझे बैठने को कहा और पूछा – किसलिए आए हो? मैं कुछ झेंपकर बोला – बात तो कुछ नहीं है। दरअसल मैं सड़कों के बारे में कुछ सोच-विचार कर रहा था और सोचा कि शायद आप कुछ बता सकेंगे। उन्होंने कहा – पूछो जो पूछना है। मैंने अपनी कॉपी खोल ली और पूछना शुरू किया – सड़कें क्यों बनती हैं और कितने किस्म की होती हैं?

उन्होंने उत्तर दिया – सड़कें तो यातायात के लिए बनाई जाती हैं। कई वजहों से लोगों को एक जगह से दूसरी जगह आना-जाना पड़ता है। खेत, बाज़ार, फैक्ट्री, मन्दिर या फिर एक-दूसरे से मेल-मुलाकात के लिए। अनाज, कपड़ा तथा दूसरी ज़रूरत की चीज़ें एक जगह से दूसरी जगह ले जानी पड़ती हैं। इस सबके लिए सड़क एक बुनियादी ज़रूरत है। जैसे-जैसे किसी भी समाज की यातायात की ज़रूरतें बढ़ती जाती हैं, उसी मात्रा में सड़कों का भी विकास होता जाता है।

सड़कों पर अलग-अलग तरह के वाहन व सवारियाँ दौड़ती हैं, जैसे रेलगाड़ी, मोटर, ट्रक और पैदल चलते लोग। हरेक के लिए अलग-अलग किस्म की सड़कों की ज़रूरत

तेज़ गति से चलने वाले भारी वाहन कच्ची सड़क पर नहीं चल सकते और कच्ची सड़कें बारिश के मौसम में बह जाती हैं।

होती है। आदमी के लिए पगडण्डियाँ ही काफी हैं। बैलगाड़ियों के लिए चाहिए पथ या ज़्यादा तेज़ चलने वाली बैलगाड़ियों के लिए कच्ची मुरम वाली सड़क। मोटरों के लिए पक्की सड़कों की ज़रूरत है। पगडण्डियों या बैलगाड़ी के पथ बनाने में तो कोई सामान या धन की ज़रूरत नहीं पड़ती है। पक्की सड़कों के बनाने में कोलतार, कोयला, पत्थर रोड-रोलर और श्रम की ज़रूरत है और ये सड़कें महँगी भी होती हैं।

मैंने पूछा – साहब, यह तो बताइए कि यातायात की ज़रूरतें क्यों बढ़ती हैं? किसकी ज़रूरतें बढ़ती हैं? हमारे दादा के ज़माने में हमारे इलाके में न तो मोटर चलती थी और न ही सड़कें थीं। न ही उन्हें कहीं पहुँचने या कुछ पहुँचाने की जल्दी थी। हमारी ही बात लीजिए, हम तो गाँव में रहते हैं। घर की खेती की देखभाल करते हैं। कहीं इधर-उधर जाना हुआ तो पैदल निकल गए, कुछ सामान ले जाना हो या जल्दी हो तो अपनी बैलगाड़ी में आराम से चल पड़े। हाँ, आजकल मोटर चलती है तो उसमें भी बैठ जाते हैं कभी-कभी, मगर ज़रूरत तो कोई नहीं है। आपकी बात मानकर चलें कि ज़रूरतें बढ़ गई हैं तो हमारे गाँव के अन्दर के रास्ते पक्के क्यों नहीं हुए? क्यों केवल शहर की ओर जाने वाली सड़कें

ही पक्की हुई हैं? साहब बेचारे मेरे सवालों से तंग आ चुके थे। उन्होंने कहा – तुम्हारे जैसे फालतू तुम्हारे गाँव में और दो-चार होंगे। इसीलिए पक्की सड़क नहीं बनी होगी। तुम्हारे गाँव की सड़क क्यों पक्की नहीं हुई है? जाओ किसी अर्थशास्त्री या समाजशास्त्री से पूछो।

मैंने कहा – वाह जी, इतिहासकार और इंजीनियर की तो देख ली, अब अर्थशास्त्री और समाजशास्त्री से भी मिलते हैं।

ढूँढते-ढूँढते मैं एक कॉलेज पहुँचा। वहाँ मैं एक प्रोफेसर साहब से मिला। उन्हें मैंने मेरे और इंजीनियर साहब के बीच हुए वार्तालाप के बारे में बताया और चन्द सवाल उनसे किए। फिर उन्होंने यातायात, सड़कों और समाज के बारे में कई दिलचस्प बातें बताईं। जो बातें मेरे दिमाग में बैठ गईं, उन्हें यहाँ दुहराने की कोशिश करता हूँ।

किसी भी स्थान पर समाज व्यवस्था में यातायात की आवश्यकता होती है। मगर ये ज़रूरतें हरेक समाज की उत्पादन प्रणाली, व्यापार और रक्षा की ज़रूरतों पर निर्भर करती हैं। उदारहण के तौर पर जंगलों में रहने वाले आदिवासियों को देखो। हमारे इलाके में कोई दो-ढाई सौ साल पहले गोंड आदिवासी रहते थे और यह सारा इलाका जंगल ही

जंगल था। इनके पास न कोई वाहन होता था और न ही जंगलों में कोई सड़क। कारण यह है कि इन आदिवासियों का मुख्य काम शिकार, फल, कन्द-मूल आदि को बटोरना था, या भेड़-बकरियों का पालन करना था। ये छोटे-छोटे कबीलों में बँटकर जंगलों में रहते थे। इन्हें तेज़ रफ्तार से कहीं आने-जाने की ज़रूरत नहीं थी और न ही भारी माल को एक जगह से दूसरी जगह ले जाना पड़ता था। कहीं जाना होता तो पैदल चले जाते और सामान कन्धे पर लाद लेते थे।

हाँ, कभी-कभी ऐसे मौके आते थे कि उन्हें कुछ बहुत भारी सामान दूर कहीं ले जाना पड़े। पर वे मौके इतने कम होते कि उनके लिए कोई स्थाई इन्तज़ाम करना ज़रूरी या सम्भव न होता। फिर इन कबीलों का कोई ठौर-ठिकाना भी न था। कुछ साल किसी एक जगह पर रह लिए, फिर कहीं और को निकल पड़े। आखिर शिकार, फल, जड़-पत्तियाँ आदि एक ही जगह तो नहीं मिल सकती। एक तो इन्हें यातायात साधनों की ज़रूरत न थी और दूसरे इनके पास सड़क बिछवाने की सामग्री भी नहीं थी। समय के साथ-साथ कई कारणवश ये लोग स्थाई रूप में खेती-बाड़ी करने लगे। नर्मदा घाटी की उर्वरता देखकर

इन्हें तेज़ रफ्तार से कहीं आने-जाने की ज़रूरत नहीं होती थी – कहीं जाना होता तो पैदल चले जाते और सामान कन्धे पर लाद लेते।

12

आसपास के अन्य लोग भी यहाँ खेती करते-करते बस गए। धीरे-धीरे जंगल कटते गए और खेत बढ़ते गए। आबादी बढ़ी। पहले छोटी-छोटी बस्तियों में सौ-पचास लोग रहते थे, अब हज़ारों की संख्या में लोगों का गाँवों में रहना मुमकिन हो गया है।

मैंने कहा – प्रोफेसर साहब, यह तो सब ठीक है – मगर इस सबका सड़कों और यातायात की ज़रूरतों से क्या सम्बन्ध है? शायद उनको यह महसूस होने लगा कि यह आदमी एक नम्बर का मूर्ख है। आखिर मास्टर जो ठहरे। लड़के ने सवाल कर दिया तो गुस्सा चढ़ गया। अपनी आवाज़ ऊँची करके बोले – अरे भाई, खेतों से अनाज तुम अपने सिर पर लाद के ले जाओगे क्या? कटी हुई फसल को बारिश-तूफान से बचाने के लिए जल्दी गोदामों में पहुँचाना है तो बैलगाड़ियों की ज़रूरत नहीं होगी? ज़रा ध्यान से, तसल्ली से सुनना। मैं सब ढंग से समझाऊँगा।

मैंने कहा – आप अपने अन्दाज़ से समझाइए, मगर मुझे घर भी जाना है। ज़रा संक्षेप में ही बताएँ। पर प्रोफेसर साहब को मेरे घर जाने की क्या परवाह थी। अपनी धुन में बोलते चले गए।

13

देखो खेती-बाड़ी के लिए बैलगाड़ियों की ज़रूरत पड़ती है और बैलगाड़ियाँ तो पगडण्डियों पर नहीं चल सकतीं। उनके लिए पथों की ज़रूरत होती है। इस तरह गाँव से खेती तक और घरों के बीच में बैलगाड़ी के लिए पथ बनने लगे। इसका मतलब यह नहीं कि जिसको जहाँ जाना हो वह बैलगाड़ी पर सवाल होकर ही चलेगा। सामान्य दूरी तक कम वज़न ले जाना हो तो लोग पगडण्डियों पर ही चलते हैं। मैंने कहा – हाँ, और फिर कहाँ सबके पास बैलगाड़ियाँ धरी हैं। (प्रोफेसर साहब ने मेरी बात पर कोई ध्यान नहीं दिया और अपना भाषण जारी रखा।) इसीलिए पगडण्डियाँ आज भी बरकरार हैं। मगर यह हुई गाँव के अन्दर की बात। सड़कें तो अलग-अलग गाँवों के बीच और शहरों के बीच आपसी सम्बन्धों के विकास से ही विकसित होती हैं।

कृषि उत्पादन का एक महत्वपूर्ण परिणाम जानते हो क्या है? अतिरिक्त उत्पादन। इतना अनाज उत्पन्न किया जाता है कि एक गाँव के लोग पूरा अनाज नहीं खा सकते। बचे हुए अनाज को बेचकर वे अपनी ज़रूरत की अन्य चीज़ें जैसे – कपड़ा, नमक, लोहा, ताँबा आदि धातु की चीज़ें प्राप्त करते हैं। ये चीज़ें अलग-अलग जगहों में बनती हैं। व्यापारी

इनको एक गाँव से दूसरे गाँव बेचने-खरीदने ले जाते हैं। इसके लिए उन्हें माल ढोने वाले जानवरों, बैलगाड़ियों की ज़रूरत पड़ती है। इस ज़रूरत को पूरा करने के लिए पूरे देश में कच्ची सड़कों का या बैलगाड़ियों के पथों का जाल बिछता गया।

इन सड़कों के बनने का दूसरा कारण था – रक्षा। जब गाँव में अतिरिक्त उपज व धन सम्पत्ति जमा होने लगी तो उनकी रक्षा के लिए अलग-अलग गाँवों के गठबन्धन बनने लगे। धीरे-धीरे राजा-महाराजाओं ने इस काम की ज़िम्मेदारी ली और गाँव की रक्षा के बदले में लोगों से कर वसूल किए जाने लगे। कर वसूल करने और रक्षा का इन्तज़ाम करने के लिए सड़कों की ज़रूरत थी। बड़े-बड़े राज्य जब बने तो फौज ठहराने के लिए तथा शासन चलाने के लिए कस्बे बनने लगे। इन कस्बों में मण्डी बनीं जहाँ गाँव से अनाज आदि बेचा जाने लगा और दूसरी तरफ शहर में बनी चीज़ें भी बिकने को गाँवों में लाई जाने लगीं।

इसी तरह छोटे-छोटे शहर बनने लगे। शहरों में तो अनाज उत्पन्न नहीं होता और शहरों के लोग धातु व कपड़ा तो खाकर जी नहीं सकते। गाँव से ही उनके लिए अनाज वगैरह आता और इस तरह उनका जीवन गाँवों से जुड़ा रहता। यह रिश्ता तो यातायात के

ज़रिए ही कायम रह पाता है। शहर से आसपास के गाँवों को सड़कें बिछवाई गईं। इससे न सिर्फ शहरों को लाभ हुआ बल्कि गाँवों को भी। वे शहर में अपना अनाज, रूई आदि बेचकर अपने उपयोग की अन्य वस्तुएँ खरीद सकते थे। इससे उनका जीवन स्तर सुधरा और शहरी कला-सभ्यता भी गाँवों को प्रभावित करने लगी। व्यापार की ज़रूरत तो थी ही, पर राजा-महाराजा और सुल्तान अपने राज्य की रक्षा के लिए, फौजों को इधर से उधर ले जाने की सुविधा के लिए भी सड़कें बिछवाते। पूर्व से पश्चिम तक, उत्तर से दक्षिण तक इन्हीं राजाओं ने वे सड़कें बिछवाईं जिनके बारे में हम इतिहास की किताब में पढ़ते हैं।

शहर के अन्दर भी यातायात की ज़रूरतें होती हैं। शहर की पूरी ज़िन्दगी यातायात पर निर्भर रहती है।

इन हालातों में बैलगाड़ी के पथ काफी नहीं होते। बैलगाड़ियों के चक्के के चलने से पथ की सतह टूटकर धूल सी बन जाती और बारिश होते ही वह कीचड़ बन जाती। कीचड़ में गाड़ी चलाना काफी कठिन था। इसी वजह से ज़्यादातर देहातों में बारिश के दिनों में यातायात ठप रहता है। इससे बचने के लिए शहरों में ईंट-पत्थर की सड़कें बनाई गईं। ये

सड़कें काफी पुख्ता और सपाट होतीं। ऊबड़-खाबड़ नहीं।

फिर आए अँग्रेज़। इन अँग्रेजों ने ही सबसे पहले पक्की सड़कें बिछवाईं। मैंने पूछा – अँग्रेजों को हमसे क्या प्यार था कि उन्होंने हमारे लिए पक्की सड़कें बनवाईं? ज़रूर इसमें कुछ चाल होगी?

प्रोफेसर बोले – चाल तो ज़रूर थी। वे तो हमारे ऊपर हुकूमत चलाने और हमें लूटने आए थे। अपने देश के लोग भी उनके खिलाफ खूब लड़े। कभी बंगाल में विद्रोह हुआ तो कभी सन्थालों ने झण्डा गाड़ा। कभी काबुल में, कभी महाराष्ट्र में, कभी मद्रास में, कभी आन्ध्र प्रदेश में बगावत होती रही। पूरे देश को काबू में रखने के लिए उन्हें जल्द से जल्द अपनी फौज को एक जगह से दूसरी जगह ले जाना पड़ता। अच्छी सड़कों के बिना यह नामुमकिन था। इसीलिए तो विभिन्न शहरों में, खासकर छावनियों के बीच पक्की सड़कें बनवाई गईं।

दूसरी बात, यूरोप में मोटरगाड़ी बन चुकी थी। बैलगाड़ियों की तुलना में मोटरगाड़ी कई गुना तेज़ रफ्तार से चल सकती थी। मोटरगाड़ियों के लिए ईंट-पत्थर वाली सड़क से

काम न चलता। अतः नई किस्म की सड़कें बनने लगीं। जिसमें ऊबड़-खाबड़पन न होकर सपाट सतह हो। ये सड़कें बारिश-तूफान में खराब भी कम होतीं। पर अँग्रेज़ों की ज़रूरत सिर्फ हुकूमत चलाने की न थी। उनकी आर्थिक ज़रूरतें भी थीं। एक तो उन्हें इंग्लैंड में बना माल भारत के गाँव-गाँव में बेचना था और साथ ही भारत के गाँव-गाँव से कपास, चाय, तम्बाकू, अनाज जैसा कच्चा माल निर्यात करना था। इन सबके लिए यातायात बहुत ज़रूरी था। सड़कें वहाँ-वहाँ बिछीं जहाँ-जहाँ माल की खरीद-फरोख्त करने की सम्भावना थी।

मैंने कहा – मुझे ऐसे लूटने वाले पसन्द हैं भई। कुछ तो फायदे का काम किया उन्होंने। खैर आप ये सब पुरानी बातों को छोड़िए और यह बताइए कि आजकल यातायात की ज़रूरतें क्यों बढ़ी हैं – खासकर हमारे इलाके में।

उन्होंने मुझे गौर से देखा और पूछा – यह कमीज़ जो तुम पहने हो वह कहाँ बनी? मैं सोचने लगा कि मेरी कमीज़ का यातायात से क्या सम्बन्ध? मैंने उत्तर दिया – क्या पता कहाँ बनी – मैंने तो यह गाँव में मंगलवार के हाट से खरीदी थी। उन्होंने पूछा – क्या यह

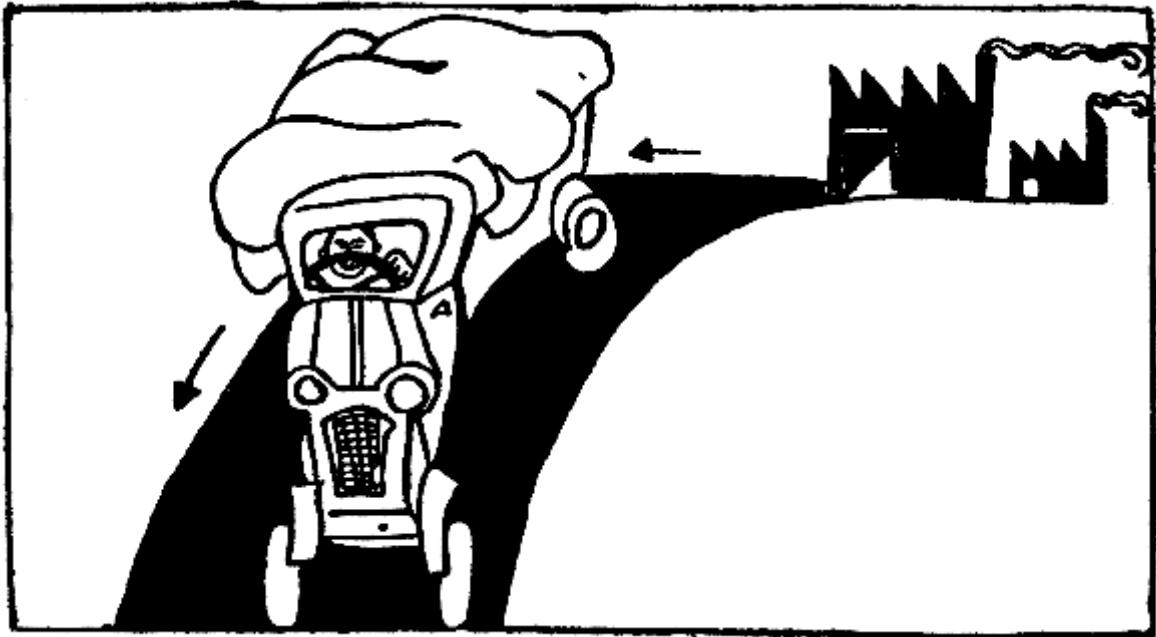
तुम्हारे या किसी और गाँव में बुनी गई होगी? मैंने कहा – गाँव में आजकल बुनाई कहाँ होती है? और वह भी ऐसे कपड़ों की? मेरे दादा के ज़माने में सुनते हैं, एक जुलाहा था जो सबके कपड़े बुनता था। उसके मरने के बाद तो गाँव में बुनाई खत्म हो गई। वे बोले – क्या अन्दाज़ लगा सकते हो कि वह जुलाहा एक दिन में कितने मीटर कपड़ा बुन पाता था? मैंने कहा – यही कोई आधा एक मीटर।

प्रोफेसर बोले – मान लो तुम्हारी कमीज़ का कपड़ा उस मिल में बुना गया था। उन्होंने दूर की एक मिल की चिमनी की ओर इशारा किया। वहाँ एक दिन में सैकड़ों मीटर कपड़ा बुनता है। उसके लिए रोज़ हज़ारों किलो कपास की ज़रूरत होती है। दूर-दूर के गाँव से खेतों में उगाया गया कपास इन मिलों में लाया जाता है। अगर कपास न लाया जाए तो मिल बन्द हो जाए। तमाम लोग बेरोज़गार हो जाएँ। इसलिए गाँव से शहर तक सड़कें ज़रूरी हैं।

दूसरी बात इस मिल में हज़ारों कारीगर काम करते हैं। वे ज़्यादातर इसी शहर में रहते हैं। उनके खाने के लिए अनाज वगैरह कहाँ से आएगा? गाँव से ही तो आएगा। तीसरी बात

कई कारीगर ऐसे होते हैं जो आसपास के गाँवों से रोज़ आते हैं काम पर। अगर अच्छी सड़कें और मोटर न हों तो वे वक्त पर न आ पाएँ, न वक्त पर घर पहुँच पाएँ। चौथी बात – ये जो सैकड़ों मीटर कपड़ा मिल में बनता है उसे मण्डियों तक पहुँचाना भी तो है। इसके लिए भी सड़कों और यातायात के साधनों की ज़रूरत है। पक्की सड़कें इसलिए – क्योंकि तेज़ गति से चलने वाले भारी वाहन कच्ची सड़क पर नहीं चल सकते और कच्ची सड़कें बारिश के मौसम में खराब हो जाती हैं या बह जाती हैं। मिलों में मशीनें लगातार तेज़ी से चलती हैं – और जितनी तेज़ी से वे चलती हैं उतनी ही तेज़ी से वाहनों को भी चलना पड़ता है।

यह तो रही सिर्फ कपड़ा उद्योग की बात। अब तो अनेक उद्योग बन रहे हैं – कहीं चीनी की मिल, कहीं इस्पात मिल। इन सबके लिए अच्छे यातायात के साधनों की ज़रूरत होती है। जैसे-जैसे उद्योग बढ़ते फैलते हैं वैसे-वैसे भारी वाहनों की संख्या बढ़ती है और सड़कों के जाल भी फैलते हैं।

मुझे यह बात भी ठीक लगी। मैंने उन्हें धन्यवाद दिया और बाहर निकला। शाम ढल

मिलों में मशीनें लगातार तेज़ी से चलती हैं, और जितनी तेज़ी से वे चलती हैं उतनी ही तेज़ी से वाहनों को भी चलना पड़ता है। क्योंकि कच्चा सामान लाना और तैयार माल मण्डियों तक पहुँचाना है।

चुकी थी – बस स्टैण्ड पर पहुँचा तो मेरे गाँव को जाने वाली आखिरी बस निकल चुकी थी। प्रोफेसर साहब की कृपा से आज मुझे पैदल ही जाना होगा। चलते-चलते मैं सड़कों के बारे में सोचने लगा। शहर से हमारे गाँव तक तो सड़क बन गई। मगर एक गाँव से दूसरे गाँव के बीच सड़क क्यों नहीं बनी? ये सड़कें पक्की क्यों नहीं हुईं। जब मुझे अपनी बहन से मिलना होता है तो बैलगाड़ी में जाना होता है। हमारे और उनके गाँव में क्या अन्तर है? बड़ी देर तक तुलना करके मैं इस नतीजे पर पहुँचा कि हमारे गाँव में मण्डी है और उस गाँव में नहीं। जैसे प्रोफेसर साहब ने कहा था कि अनाज, कपास आदि मिलों के लिए जल्दी-जल्दी पहुँचाना बहुत ज़रूरी है। मैंने सोचा – क्या मिलों को ही ज़रूरत होती है, गाँववालों को नहीं? चुनाव के वक्त नेतागण बड़े-बड़े वादे कर जाते हैं – बस छह महीने में सड़क बन जाएगी। पुल बन जाएगा, पर होता कुछ नहीं।

खैर इस सड़क के बनने से गाँव में बहुत तब्दीलियाँ आई हैं। कितनों की ज़िन्दगी इन सड़कों से जुड़ी है। पहले गाँव में अनाज ही अनाज उत्पन्न होता था – अब तो गाँववाले कपास, गन्ना, सब्ज़ी आदि का ज़्यादा उत्पादन करते हैं ताकि शहरों में ले जाकर बेच

सकें। मगर यह तो धनी किसान ही कर सकते हैं। गन्ना, कपास उगाने के लिए तो बहुत लागत चाहिए। मगर गरीबों को भी इन सड़कों से बहुत फायदा हुआ है।

आजकल तो रोज़ कई लोग शहर में जाकर नौकरी करते हैं। और शहरी चीज़ें गाँव में भी मिलने लगी हैं। फिल्मों में ही हमें यह बदलाव देखने को मिल जाता है। पुरानी फिल्मों के नायक को तो पथ में काँटे-कंकड़ मिलते थे, जैसे इस पगडण्डी पर। मगर आजकल के हीरो तो मज़े से मोटरगाड़ियों में घूमते हैं। मैंने तय किया कि एकाध दिन मैं सड़क के पास खड़े होकर सड़क इस्तेमाल करने वालों का लेखा-जोखा रखूँगा। इससे काफी कुछ पता चलेगा।

यह सोचते-सोचते मैं चल रहा था। इतने में बुन्देला राजा का किला दिखाई दिया। यह किला हमारे गाँव से एक मील दूरी पर है। मैं खुश हो गया कि आधा एक घण्टे में घर पहुँच जाऊँगा। जब मैं खण्डहरों के पास से गुज़रा तो किले के द्वार से निकलती हुई एक पुरानी सड़क दिखाई दी। अब तो वह बहुत टूट-फूट गई है। मैं सोचने लगा कि कुछ सदियों के बाद हमारे गाँव-शहर इसी तरह खण्डहर हो जाएँगे। और इतिहासकार खोज करने

लगेंगे। शायद वे भी हमारी सड़कों के बारे में लिखें – "बीसवीं सदी में सरकार ने पक्की सड़कें बनवाईं।" मगर वह कितना अधूरा लगता है। इन सड़कों के पीछे कितनी तकनीकी, आर्थिक, सामाजिक व राजनैतिक बातें हैं। जिनका अन्दाज़ा ये इतिहासकार नहीं लगा पाएँगे। शायद सम्राट अशोक की सड़कें भी इसी तरह पूरे समाज से और अर्थ व्यवस्था से जुड़ी हुई थीं।

अशोक की सड़कें किस किस्म की थीं? उस ज़माने में किस प्रकार के वाहन थे? सवारियाँ किस प्रकार की थीं? ये सड़कें अशोक ने कहाँ-कहाँ तक बनवाईं? उस समय के समाज की यातायात की ज़रूरतें किस हद तक बढ़ी थीं? क्या पूरे भारत में कृषि समाज पनप चुका था? प्रोफेसर साहब ने तो कहा कि दो सौ साल पहले हमारे इलाके में जंगल ही जंगल थे जिनमें गोंड आदिवासी रहते थे। अशोक के ज़माने में भी क्या कई इलाकों में यही हालत थी? कौन-कौन से इलाकों में कृषि होती थी? क्या अशोक ने सड़कें इन इलाकों के अन्दर बनवाईं या उनके बीच? उसने सड़कें व्यापारियों की ज़रूरत को ध्यान में रखकर बनवाईं या अपने साम्राज्य की सुरक्षा के इरादे से छावनियों के बीच बनवाईं?

इससे गाँवों और शहरों में क्या तब्दीलियाँ आईं? अशोक से पहले भी तो सड़कें होंगी – भले ही कच्ची क्यों न हों? उनका अशोक की सड़कों से क्या सम्बन्ध है? क्या ये सड़कें उन इलाकों को नियंत्रण में लाने के लिए बनाई गईं जहाँ न कृषि होती थी और न लोग सभ्य थे।

ऐसे और कितने सवाल उठते हैं? मैं तो मौर्य समाज या राजनीति के बारे में कुछ भी नहीं जानता – इतिहास जानने वालों के मन में और कितने ही सवाल उठते होंगे। अगर कोई अशोक के समय के आदमी को यह कहे कि "अशोक ने सड़कें बनवाईं" तो उन्हें कितना अजीब और अधूरा लगेगा। इन बातों के बारे में इतिहास की किताबों में क्यों कुछ नहीं कहा जाता?

ये सब सोचते-सोचते मैं चल रहा था – समझ में नहीं आया किससे पूछूँ। खैर इतने में दूर की बत्तियाँ दिखाई देने लगीं। गाँव के पास आते ही मुझे बड़ी ज़ोर की भूख लगने लगी। मैं सड़कों को भूलकर खाने के बारे में सोचता-सोचता घर पहुँचा। फिर भी वे सवाल तो अपनी जगह हैं ही?

इतिहास क्या है?
सम्राट अशोक की सड़क
लेखकः सी एन सुब्रह्मण्यम
चित्रांकनः रश्मि पन्त
आवरण चित्रः आशा शर्मा

पहला संस्करणः 1983
दूसरा संस्करणः मार्च 1996/5000 प्रतियाँ
तीसरा पुनर्मुद्रणः जून 2000/5000 प्रतियाँ
चौथा पुनर्मुद्रणः अगस्त 2003/5000 प्रतियाँ
कागज़ 70 gsm मेपलिथो व 130 gsm मेपलिथो कवर पर प्रकाशित
मानव संसाधन विकास मंत्रालय, भारत सरकार व
सर रतन टाटा ट्रस्ट के वित्तीय सहयोग से विकसित
ISBN: 978-81-87171-33-1
मूल्यः ₹ 5.00

प्रकाशकः **एकलव्य**
ई-10, शंकर नगर बीडीए कॉलोनी,
शिवाजी नगर, भोपाल – 462 016 (म.प्र.)
फोनः +91 755 255 0976, 267 1017
www.eklavya.in / books@eklavya.in

मुद्रकः आर के सिक्युप्रिंट प्रा लि, भोपाल, फोनः +91 755 268 7589